IONEL DRÎMBĂ NE EXPLICĂ

Ce s-a întîmplat la New York

● Capul ce se pleacă arbitrajului... nu rămîne fără un premiu de consolare (pentru sportivitate!) ● Ileana, de două ori surprinsă de Lorenzoni în momente decisive ale finalei ● Inima lui Ionel în cumpănă între floretă și sabie?

Dialog cu Ionel Drîmbă, la înapoierea de la New York, în ajunul plecării la Varșovia, unde campionul nostru olimpic reprezintă acum culorile țării în întîlnirea cu echipa de floretă a Poloniei. De fapt, discuția a început-o el. Simțea că publicul nostru sportiv așteaptă o explicație.

— Să știți că am dorit din toată inima să cîștig trofeul Martini... Vreau să subliniez acest lucru, pentru că, oricine îmi vede rezultatele și, mai ales rezultatul asalturilor mele cu Kahmi, ar putea crede că am... cochetat cu adversarul pe planșă.

— De fapt, ce s-a întîmplat? Din ceea ce au transmis agențiile de presă, știm doar că te-ai acomodat mai greu decît ceilalți cu fusul orar, cu maniera concursului...

— A fost un mod amabil de a scuza un campion olimpic. Realitatea este însă alta. Înaintea meciului meu cu Kahmi trăsesem cu polonezul Wojda pe care îl întrecusem cu 5—0. Apoi a urmat acest meci încheiat cu un rezultat surpriză pentru toată lumea. Meciul a fost arbitrat de... săbrerul polonez Jerzy Pawlowski, care a dorit mult să cîștige Kahmi. Altfel, în caz că învingeam eu, urma să mă reîntîlnesc în finală cu Wojda...

— Deci, victimă a unor erori de arbitraj...

— Acesta este adevărul. Eu n-am protestat, însă, la nici una din decizii, deși publicul — cunoscător al scrimei — a dezaprobat adeseori maniera de a conduce a arbitrului polonez. Datorită acestei comportări și, poate, ca o consolare, mi s-a decernat premiul pentru cea mai sportivă comportare!...

— Dar Țiu? N-ar fi putut să forțele victoria în finala cu Wojda?

— La actualul său stadiu de pregătire, nu. Floretistul polonez, unul dintre cei mai dificili din lume, este mult mai rutinat și mai sigur pe lamă, la această oră, decît colegul meu de club. Țiu are, însă, toate calitățile pentru a-și putea lua revanșa încă în acest an. Mai sigur, la mondiale, în octombrie. Are un braț mai puternic decît Wojda și, de asemenea, o viteză de reacție superioară. Polonezul, în schimb, este avantajat de un bagaj tactic mai complet.

— A doua surpriză, poate de aceeași proporție ca și victoria lui Kahmi a fost și victoria floretistei Lorenzoni în fața Ilenei Drîmbă...

— Este adevărat. Aș vrea să arăt însă că finala, de fapt, avusese loc în... semifinale, în meciul cu Ildiko Rejtö-Ujlaki, pe care Ileana a întrecut-o. În finala propriu-zisă, cu italianca, ambele asalturi au fost pierdute de Ileana după expirarea timpului regulamentar. S-a mers, deci, pînă la 3—3 și ultima tușă a decis soarta meciului. Lorenzoni a speculat mai bine acest moment hotărîtor. Poate și pentru că Ileana a mers prea sigură la victorie aflîndu-se în fața unei adversare care nu i-a dat niciodată emoții. Desigur, nu trebuie să neglijăm faptul că, la ora actuală, Lorenzoni este cea mai în formă dintre floretistele Italiei...

— A existat, în fine, o a treia surpriză: barajul de la proba de sabie...

— Da, m-am hotărît să trag la sabie în ultimul moment, fără a spera o performanță deosebită. Nu mai pusesem mîna pe sabie de cel puțin trei ani. Totuși, m-am descurcat destul de ușor, obținînd 4 victorii în turneul final, la fel ca actualul campion olimpic Pawlowski și ca fostul campion olimpic Pesza. Prin urmare, a fost necesar un baraj, care a dat loc iarăși la o dispută strînsă.

— Oricum, locul 3 în această probă este foarte valoros, mai ales într-un concurs în care evoluau cei mai buni sabreri de pe glob. Să fie acesta semnalul unei duble prezențe pe planșele de scrimă?

— Aș putea să trag și la sabie, poate la fel de bine ca și la floretă. Dar, din păcate, în marile competiții nu este posibil să concurezi la două probe. Fiindcă, de cele mai multe ori programul lor de disputare coincide.

TÎRGUL DE LA MILANO ȘI VALENȚELE LUI SPORTIVE

Și la Milano primăvara a cîștigat meciul cu iarna abia în prelungiri. De aceea a pătruns în orizontul dominat de culmile încă bine înzăpezite ale Alpilor tocmai în jumătatea lui aprilie aducînd în cortegiul său mulțimea de stegulețe gălbene, ca petalele de forsitia, ce vestesc, de obicei, deschiderea marelui Tîrg din Milano. Este epoca în care epicentrul turistic al orașului italian se mută din piața Domului la un pas de velodromul Vigorelli, unde vasta incintă (600 000 mp) a tîrgului milanez a primit anul acesta aproape 17 000 de expozanți din 90 de țări. N-au lipsit dintre ei nici firmele care produc echipament sportiv: de la simplii ochelari pentru schiori care, de fapt, nu mai sînt chiar atît de simpli (ultimul model are lentile reglabile în trei poziții) și pînă la mini-piscinele de plastic care se livrează și cu trambuline (tot „mini" și tot pliabile) la cerere. Și pentru că Italia este țara lui Coppi, a lui Gimondi și Baldini, standurile cu biciclete au ocupat aproape jumătate din parterul unei vaste hale, iar privirile vînătorilor sportivi au fost intens solicitate de numeroase rasteluri cu arme de diferite mărci.

Amatorii de camping și-au găsit echipamentul care îi interesează la doi pași de intrarea principală, corturile fiind fixate — așa cum le stă bine — sub cerul liber dar în vecinătatea, care mai mult amuza decît predispunea la comparații pe teme de confort, a unui vagon de dormit scîlpitor de nou.

O inovație tehnică primită cu mult interes a fost motorul pentru ambarcații sportive prezentat de o firmă vest-germană, motor care utilizează, pentru prima oară în acest domeniu, pistonul rotativ. Deși are o capacitate de numai 108 cmc, motorul dezvoltă 7 CP și atinge 5 500 de turații pe minut. Tot în domeniul tehnicii s-a mai făcut remarcată o sanie motorizată, numită „pisica zăpezilor". Prevăzută cu un motor în patru timpi, sania poate transporta două persoane și are marele avantaj de a putea porni imediat chiar și la temperaturi foarte scăzute.

Parcurgînd „aleea editurilor" am constatat că nici în sectorul tipăriturilor sportul și activitatea în aer liber n-au fost uitate. Se aflau aici, în vitrine sau în rafturi, un manual de tenis, altul de baschet, îndreptare pentru camping și excursii în munți, dar mai ales multe ghiduri și hărți, amintindu-ne că ne aflăm într-o țară cu mare vocație turistică.

Sebastian BONIFACIU

CĂSĂTORIE OLIMPICĂ

După ce au cucerit medaliile olimpice de bronz, stabilind și un nou record al Europei (38.4 s), componenții echipei de 4x100 metri a Franței s-au întîlnit din nou. Zilele trecute, la Saint-Gervais, cunoscuții Jocelyn Delecour, Claude Piquemal și Roger Bambuck au fost invitați la Saint-Gervais, pentru a asista la căsătoria celui de-al patrulea echipier, Gerard Fenouil. Fericita aleasă este Martine Ivangine, recordmană națională la patinaj viteză și participantă la J. O. de iarnă, de la Grenoble. Deci, un mariaj cu adevărat olimpic.

JEAN GIRAUDOUX DESPRE RUGBY

Jean Giraudoux (1882—1944), scriitor și dramaturg francez, autorul cunoscutelor piese „Amphitryon 38", „Războiul Troei nu va avea loc", „Ondine" etc., a jucat aripă în linia de treisferturi a echipei de rugby a liceului „Lakanal". Iată părerea sa despre dozajul celor „15" la rugby:

„Printre cei 15 jucători, o echipă de rugby trebuie să aibă:

opt jucători puternici și activi;

doi ușori și vicleni;

patru solizi și rapizi;

și unul, la urmă, model de nepăsare și sînge-rece.

Aceasta este proporția ideală".

SPORTIVITATE

(IATĂ CĂ SE POATE!)

Miercuri s-a disputat la Carei unul dintre derbiurile diviziei C la fotbal. Echipa Victoria din localitate (clasată pe locul II în seria a VII-a) întîlnea într-un meci decisiv pe lidera clasamentului, Olimpia Satu Mare, de care o despărțeau numai două puncte. Cum miza jocului era foarte importantă pentru ambele echipe, iar confruntările lor directe de pînă atunci duseseră uneori la manifestări nesportive pe teren și în tribune, existau anumite temeri în privința desfășurării normale a partidei.

Dar, de astă dată, fair-play-ul a învins. Spre lauda lor, cele două echipe și-au apărat șansele în spiritul celei mai depline sportivități, împărțindu-și punctele, ceea ce avantajează în continuare pe Olimpia Satu Mare, aflată miercuri în postură de oaspe. La rîndul său, publicul spectator — format din localnici, cît și din suporteri veniți de la Satu Mare — s-a comportat foarte corect, dovedind o deplină obiectivitate. În sfîrșit, arbitrul bucureștean A. Bentu — unul dintre cei mai buni „cavaleri ai fluierului" de la noi — a condus (așa cum era de așteptat) excelent această partidă.

Meciul de la Carei a constituit, astfel, o reușită, din toate punctele de vedere, fapt pe care îl subliniem cu cea mai mare plăcere. (C. F.)

SPORTUL magazin

GARNITURĂ COMPLETĂ LA EUROPENELE DE LA VARȘOVIA, DAR...

După frumoasele succese obținute de reprezentanții noștri la Olimpiada de la Helsinki (Vasile Țiță — medalie de argint; Gheorghe Fiat — locul 3), în 1953, boxul românesc încearcă o afirmare pe plan european și prezintă la Varșovia, la campionatele continentale, o garnitură completă.

Delegația noastră sportivă trece cu bine prima zi de concurs. Francisc Ambruș se mișcă pe ring ca argintul viu, punctează excelent și-i convinge pe toți cei cinci judecători că este mai bun decît norvegianul Hansen. Nicolae Linca îl domină net pe austriacul Kraksner și firește îl elimină, iar Șerbu Neacșu, după două reprize liniștite, ia inițiativa în ultima și-l învinge la puncte pe cehul Capl. Dar iată că a doua zi, în tabăra românească frunțile se încrețesc. Mircea Dobrescu pierde posibilitatea de a lupta pentru centură, fiind învins de Basel (Germania occidentală). Eustațiu Mărgărit este eliminat de maghiarul Horvath, iar Gheorghe Fiat capotează în fața lui Antkiewicz (Polonia).

Mai rămăseseră în întrecere 7 români. Nicolae Mîndreanu urcă scările ringului, cu ochii țintă la adversarul său, austriacul Bidner. Acesta nu e mai înalt, dar e un pachet de mușchi. Mîndreanu a condus mereu lupta. În ultimul rund Mîndreanu e avertizat pentru atacuri cu capul înainte, dar juriul îi acordă, totuși, victoria cu 4—1.

„Ușorul" Francisc Ambruș obține a doua sa victorie la aceste campionate, cu toate că în repriza secundă e avertizat. Învinsul său, Schalek (Austria). Linca își anunță de pe acum marile succese de mai tîrziu, impresionînd printr-o vitalitate rar întîlnită. Deși boxează cu arcada stîngă deschisă, Linca luptă cu curaj și trece de Krocak (Cehoslovacia). Vasile Țiță intră timorat între corzi și, avînd o gardă prea deschisă, pierde prima repriză cu Dieter Wemhöner. În următoarele runduri Țiță se închide însă perfect, ia inițiativa și termină în avantaj, dar juriul se pronunță (3—2) în favoarea lui Wemhöner. Pierdem în următoarele meciuri: Șerbu este eliminat de polonezul Pietrzykowski, Dumitru Ciobotaru de compatriotul acestuia, Grzelak, iar „greul" Eugen Füresz înclină steagul tot în fața unui polonez, Krizmanik.

În prima seară a semifinalelor ies din cursa pentru centuri ultimii trei pugiliști români.

Contrar așteptărilor, campionatele continentale de la Varșovia au însemnat un insucces pentru sportivii noștri.

Romeo CĂLĂRĂȘANU

CAMPIONII EUROPENI EDIȚIA 1953

MUSCĂ: Kukier (Polonia); COCOȘ: Stefaniuk (Polonia); PANĂ: Kruza (Polonia); SEMIUȘOARA: Enghibarian (U.R.S.S.); UȘOARĂ: Drogosz (Polonia); SEMIMIJLOCIE: Chychla (Polonia); MIJLOCIE UȘOARĂ: Wells (Anglia); MIJLOCIE: Wemhöner (R.F.G.); SEMIGREA: Nietzschke (RDG); GREA: Soțikas (U.R.S.S.).

EI UNDE FAC SPORT?

La început s-a topit zăpada, apoi a plesnit un mugure, pentru ca, în sfîrșit, să apară și... EL.

Care EL? Soarele!...

Și dacă a venit el, trebuie să sosească și celelalte: EA, adică primăvara, căldura, iarba, iar pe iarbă, prima floare: o minge! Da, o minge adevărată, roșie, cu buline albe, care se odihnește acum acolo, pe iarbă, între cele două blocuri, asemănătoare cu niște tribune în toată regula: să zicem, în dreapta tribuna I, iar în stînga tribuna a II-a Peluze nu sînt, dar pe cei care joacă fotbal colo jos, pe iarbă, nu-i interesează. Ei nu vor nici spectatori, pentru că... pentru ea e mai bine fără ei!

Jocul se încinge repede: de la Fănuș, mingea ajunge la Gigel, iar de la acesta, printr-o pasă, „a la Niki Dumitriu", se oprește la Victoraș. O fentă scurtă, un șut și... „Tamango" cel mic este bătut! Mingea a trecut pe undeva pe sus, pe acolo unde-ar fi trebuit să fie „pălanjenul" porții — căci, uitasem, nu există nici poartă — și se oprește în plasa imaginară.

Plasă? Curios... Pare mai mult un om, un om mare, cu șapcă pe cap și cu ceva în mînă. Ceva care... seamănă cu un băț, un băț prea lung pentru a fi asemănat cu un fanion.

Nedumerirea micilor fotbaliști crește pînă cînd omul ia mingea sub braț și începe să facă scandal.

Scandal? Pentru ce?

„Pentru că jucați aici, pe iarbă, pentru că puteți să-mi spargeți geamurile (dumnealui stă la etajul V), pentru că faceți gălăgie (e ora 18,30...), pentru că... nu e voie să jucați aici!"

Și, terminîndu-și „replica", omul nostru ia mingea și pleacă cu ea, înconjurat de 10—15 puști care se roagă de el să fie mărinimos. Zadarnic. Pseudo-arbitrul rămîne ferm pe poziție, ia mingea care, după cîteva minute, zboară de la etajul V, făcută bucăți...

O poveste? Din păcate o poveste adevărată.

Să ne închipuim că scena de mai sus s-a petrecut în cvartalul de blocuri de pe șoseaua Giurgiului, să zicem între blocurile 8 și 9.

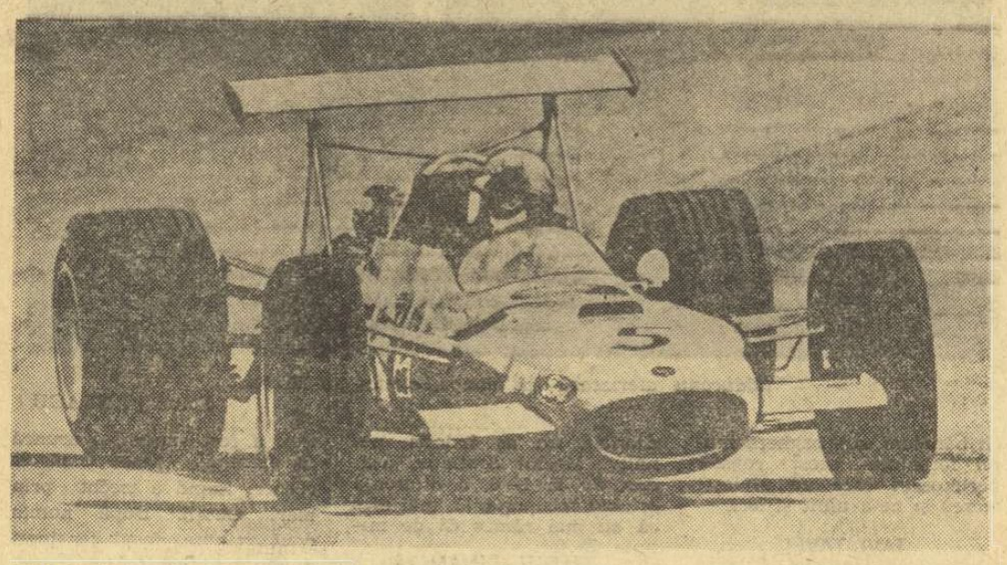
Aici, pe spațiul dintre cele două blocuri este un loc cu iarbă, fără denivelări, minunat de jucat fotbal. Acest spațiu este singurul loc în care copiii pot să se joace, să facă sport. Se găsesc, însă, destui aceia care se opun acestui lucru, din motive greu de înțeles (pasămite rup iarba) și atunci, furioși, recurg la orice pentru a-i goni pe micii sportivi: apă aruncată pe ei, cartofi, sticle (!!!), exact ca pe stadion...

Ne întrebăm, unde pot atunci copiii să facă sport?

Pe stradă, în drumul mașinilor? Pe terasele blocurilor? Oare nu există nimeni care să-și dea seama de necesitatea acestor copii de a face sport, de a-și consuma energia, de a sta în aer liber?

Poate că se va găsi, totuși, cineva să le ia apărarea, căci puștii au spus că ar fi în stare să-i ridice statuie...

Bogdan BURILEANU
elev în clasa a IX-a a liceului „Ion Creangă"



Jackie Stewart în plină acțiune

BOLIZII DE FOC (VII)

CUM S-A NĂSCUT „FORMULA 1"

O dispută aprinsă între doi piloți de naționalități diferite — francezul Charron și americanul Winton — pe tema „Care dintre mașinile epocii este mai reușită" a declanșat la 1900 ideea înființării uneia dintre cele mai celebre curse din istoria automobilismului: Cupa Gordon Bennett. Dar această competiție s-a întrerupt după 5 ani și, în 1906, Automobil-clubul francez inițiază pe circuitul de la Le Mans o nouă întrecere internațională, deschisă mașinilor cu o greutate pînă la 1 000 kg. Cîștigător al ediției inaugurale, disputată timp de două zile, a devenit pilotul Szisz care a condus un automobil Renault. Viteza medie înregistrată a fost fantastică pentru vremea aceea: 107 km pe oră!

Prin concepția organizatorică și prin regulamentul care a stat la baza ei, cursa din 1906 a devenit prototipul întrecerilor Grand Prix. Asociația internațională a cluburilor recunoscute (care, după primul război mondial, s-a transformat în Federația internațională de automobilism) a înscris această întrecere în programul său oficial și a cultivat-o cu atenție, creînd astfel un gen competițional de mare prestigiu pînă în zilele noastre.

La început mașinile Grand Prix aveau două locuri. Ulterior, s-a ajuns la mașini de un singur loc, construite în limitele unor prescripțiuni regulamentare cunoscute sub denumirea de „Formula 1". Din 1906 și pînă în zilele noastre, această formulă a suferit peste 20 de modificări, criteriile principale fiind întotdeauna cilindreea motorului, greutatea totală a mașinii, combustibilii folosiți etc.

CAI MAI PUȚINI, DAR VITEZE MAI MARI

Modificările intervenite din timp în timp în regulamentul „Formulei 1" au fost și sînt și astăzi pornite, după concepția forului internațional specializat, din dorința de a stimula spiritul creator al constructorilor, de a promova progresul tehnic, de a frîna în unele cazuri tendințele care pun în pericol viața piloților. Dar această ultimă dorință n-a fost totdeauna satisfăcută. Studiind tabelul performanțelor obținute cu mașinile Grand Prix din 1937 și pînă în prezent, se constată că puterea motoarelor a scăzut, în timp ce vitezele au crescut fără încetare. În 1937, un motor de curse dispunea de circa 600 C.P., în 1951 de 400 C.P., pentru ca în 1965 o mașină de „Formula 1" să nu aibă sub capotă decît 200—250 C.P. În aceeași perioadă însă, vitezele au sporit în medie cu 2 la sută pe an.

Cum se explică această situație? Regulamentele elaborate au manifestat tendința constantă de a diminua cilindreea mașinilor, ceea ce a avut drept consecință reducerea numărului cailor putere (deși în numeroase cazuri un motor mai mic, dar mai perfecționat, a fost capabil să furnizeze o putere egală sau superioară celei furnizate de predecesorul său). În 1908 Szisz avea sub pedală 90 C.P. scoși dintr-o cilindree colosală: aproape 13 000 cmc. Anul trecut, Graham Hill a cîștigat campionatul mondial la volanul unei mașini Lotus al cărei motor Ford-Cosworth nu avea decît 2993 cmc, însă dădea pilotului nici mai mult nici mai puțin decît 410 C.P.

În privința vitezelor obținute este suficient să menționăm că pe autodromul de la Zandwoort, unde se desfășoară anual Marele Premiu al Olandei, sporul înregistrat pe parcursul a 14 ani a fost de peste 34 km. Să exemplificăm: în 1950 Rosier a mers pe pista respectivă cu o viteză medie de 123,320 km pe oră la volanul unei mașini Talbot de 4,5 litri. În 1964, în același loc, Clark a făcut 157,743 km pe oră conducînd o mașină Lotus de numai 1,5 litri!

CAMPIONATUL MONDIAL ÎN VERSIUNE MODERNĂ

Anul acesta, la sfîrșitul lunii februarie, avioanele companiilor internaționale au descărcat la Johannesburg două duzini de automobile de formă curioasă, pe ale căror corpuri scria: „Gold Leaf Team Lotus", „Matra Elf International", „Team Jack Brabham". De la aeroport, aceste reptile metalice au fost transportate, împreună cu mecanicii și piloții, la autodromul din Kyalami unde, în ziua Mărțișorului, a început cea de a 20-a ediție a campionatului mondial de automobilism. Acolo, după două ore de întrecere, pe podiumul de onoare a urcat alergătorul scoțian Jackie Stewart care, la volanul unei mașini Matra, a pulverizat vechile recorduri ale pistei și a cîștigat prima etapă din cele 12 ale supremei competiții de automobilism a anului 1969.

Campionatul mondial pentru mașini de „Formula 1" a fost instituit în versiune modernă la începutul lui 1950, primul său cîștigător fiind italianul Farina cu o mașină Alfa Romeo. După aceasta, titlul a revenit lui Fangio de cinci ori, lui Brabham de trei ori, lui Ascari, Graham Hill și Clark de cîte două ori, lui Hawthorn, Phil Hill, Surtees și Hulme cîte o dată. După cum se vede, recordul îl deține Fangio care a parcurs extraordinarul său drum de victorii la volanul a patru mașini diferite: Alfa Romeo, Maserati, Mercedes și Ferrari. Dar tot un record îl putem atribui și lui Moss, clasat de patru ori pe locul secund, sau constructorului Enzo Ferrari ale cărui mașini au ieșit învingătoare în 6 din cele 19 ediții ale campionatului.

STEWART ȘI CEILALȚI

Despre alergătorii angrenați în întrecerile pentru titlul de campion al lumii s-a scris mult și contradictoriu. Realitatea este că ei formează „aristocrația" aților volanului, cercul lor restrîns fiind format din 25—30 de piloți. Calea către această „înaltă societate" este presărată cu multe greutăți. Ca să ajungă la volanul mașinilor de „Formula 1", tinerii alergători trebuie să treacă examenele unor severe selecții, să se afirme în curse de nivel inferior, să stîrnească interesul, prin rezultatele obținute, unui constructor sau șef de echipă. O mașină pentru cursele Grand Prix este extrem de scumpă și nici un pilot nu și-o poate cumpăra din propriii săi bani. Bolizii de „Formula 1" sînt proprietatea firmelor specializate, ale unor teamuri puternice sau ale unor întreprinzători particulari cu care alergătorii încheie contracte de angajare.

În actuala ediție a campionatului mondial, prima lovitură a aparținut lui Stewart. Pe circuitul de la Kyalami, tînărul scoțian a făcut o adevărată demonstrație de pilotaj amintind spectatorilor că anul trecut a fost la un pas de titlu și că în acest sezon este ferm decis să învingă. Dar vertiginoasa întrecere abia a început și din umbră pîndesc vechi și noi rivali. Dintre aceștia, cel mai redutabil rămîne „bătrînul" Graham Hill care dispune de o mașină Lotus Ford-Cosworth de 410 C.P., probabil cea mai reușită și mai sigură din campionat. Alături de Hill, tot pentru Lotus, mai aleargă și bătăiosul austriac Jochen Rindt.

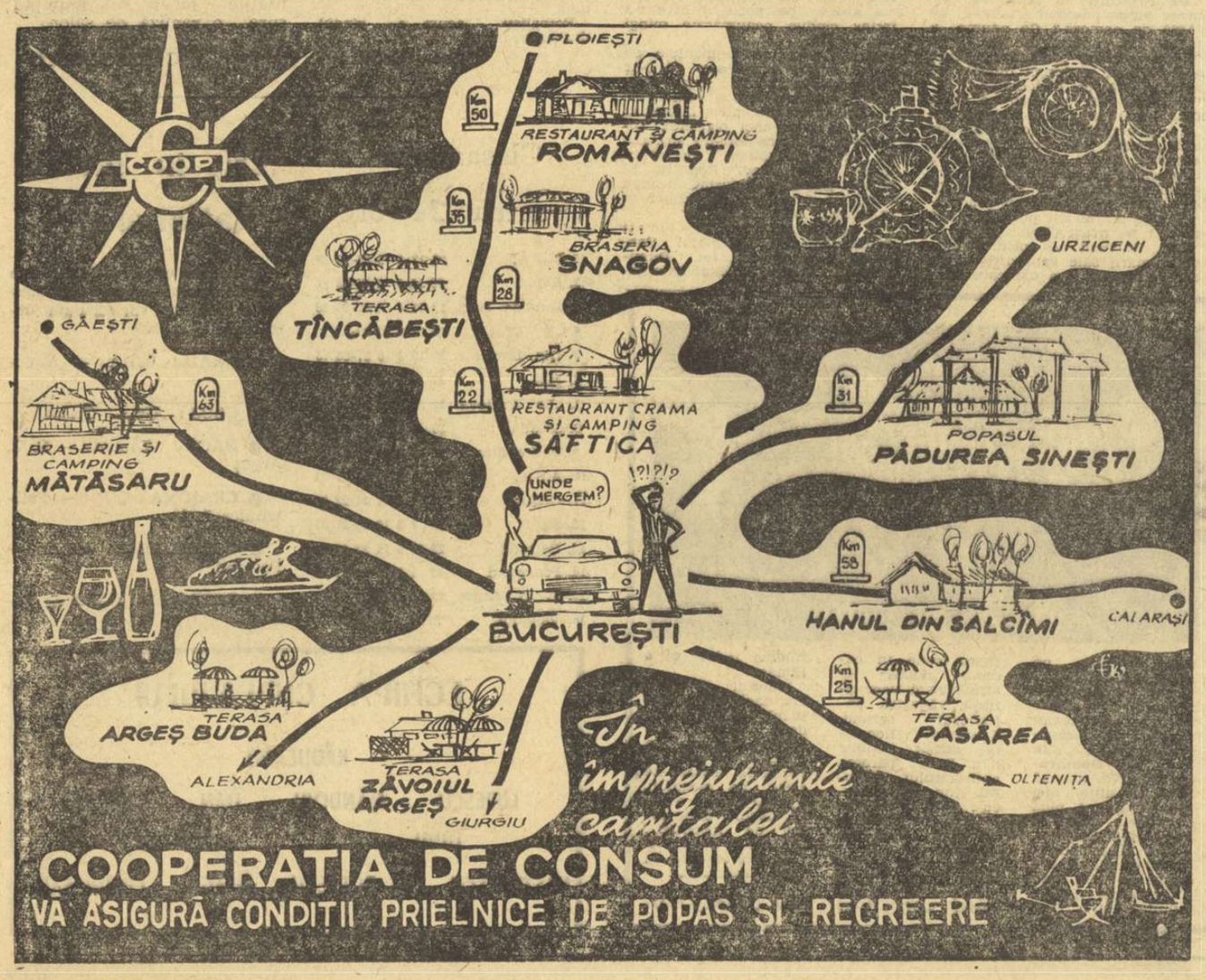
Enzo Ferrari a făcut și el pregătiri intense. Mașina de anul trecut a constructorului din Maranello cîntărea 510 kg și era propulsată de un motor cu 12 cilindri capabili să scoată pînă la 420 C.P. Acum, la dispoziția principalului pilot al casei italiene, neo-zeelandezul Chris Amon, stă un automobil restructurat aerodinamic și cu un motor mai puternic (436 C.P.). Dornic de revanșă în urma eșecurilor din ultimii ani, Ferrari va face apel pentru actualul campionat și la serviciile piloților Derek Bell și Ernesto Brambilla.

„PAPA JACK" NU SE RETRAGE

La sfîrșitul sezonului trecut se părea că decanul de vîrstă al piloților Grand Prix, australianul Jack Brabham (43 de ani) va abandona activitatea competițională rămînînd în lumea curselor numai în calitate de constructor. Dar „unchiul Jack" nu s-a retras. El a fost prezent la Kyalami și intenționează să meargă mai departe. La cea de a doua etapă a campionatului, programată în ziua de 4 mai în Spania, Brabham și noua sa achiziție, tînărul pilot belgian Jackie Ickx (în vîrstă de numai 24 de ani), vor dispune de mașini cu motoare Ford, cu mult mai puternice decît cele de anul trecut, marca Repco.

Din garda veche a așilor volanului sînt prezenți în campionat și Hulme, Surtees, McLaren. În fața acestora se află noua generație de alergători formată din Stewart, Rindt, Ickx, Beltoise, Servoz—Gavin, fiecare din numele enunțate reprezentînd o speranță, un posibil viitor mare campion.

Dar actuala ediție a campionatului lumii este mai deosebită decît celelalte nu numai prin caracterul ei aniversar, ci și prin interesantele probleme tehnice pe care le pune. Pentru prima dată în istoria acestei competiții specialiștii s-au găsit în fața unor „enigme" de natură aerodinamică, pe care le-au și rezolvat în bună parte apelînd la soluții din aeronautică. În plus, pentru folosirea declină a cailor putere puși în libertate de motoarele de trei litri, aproape toți constructorii au adoptat metoda tracțiunii integrale. La 2 noiembrie, după ce pe circuitul din Ciudad de Mexico coroana de stejar va fi așezată pe umerii celui mai bun pilot Grand Prix al anului 1969, vom putea aprecia cu obiectivitate dacă soluțiile tehnice alese sînt adecvate și dacă ele merită să figureze și în viitor în programul campionatului mondial.

Dumitru LAZĂR

(Va urma)